Nr 21. Kraków, dnia 15 września 1907. Rok V

NOWY KOLEJARZ

ORGAN GALICYJSKICH KOLEJARZY.

Wychodzi 1-go i 15-go każdego miesiąca.

Adres redakcyi i administracyi:
Kraków, ulica Szpitalna L. 3, II. piętro.

Prenumerata roczna 6 kor. — Półroczna 3 kor. — Kwartalna 1 kor. 50 hal. — Pojedynczy numer 30 hal.

Pojedyncze numery można nabywać w Krakowie w administracyi „Nowego Kolejarza“ i w agencyi dzienników Wnej Salomonowej, Sławkowska 5 i w handlu papieru Wgo Aleksandrowicza, Plac Matejki L. 1

Konto czekowe 91.089. Ceny ogłoszeń według specyalnej umowy.

Lokal organizacyi krajowej jakoteż redakcya i administracya Nowego Kolejarza przeniesione zostały z dniem 1 lipca b. r. na ulicę Szpitalną l. 3, II. piętro.

O czem zawiadamia się odbiorców naszego pisma i wszystkich członków organizacyi.

Największa katastrofa.

W przeciągu ostatnich kilku tygodni Ameryka i Europa były widownią niesłychanych katastrof kolejowych, o których czytając mimowoli nie jeden z nas pomyślał: No chwała Bogu, że też raz przecie nie u nas dzieją się te nieszczęścia, widocznie Galicya nauczona doświadczeniami tylu katastrof jakie tutaj miały miejsce przez szereg lat ostatnich, wyniosła z nich dobre nauki na długie lata.

W samej rzeczy. — Nie długo trzeba było czekać na egzamin, bo to co zwojowano pod Bukaczowcami przechodzi wszelkie pojęcia i Galicya uzyskała *record* nad zachodnią Europą i Ameryką. Nasze katastrofy swą okropnością i swemi rozmiarami muszą zawsze zdobyć sobie pierwszeństwo na całym świecie, pod tym względem my musimy być pierwsi... smutna sława, która w obliczu tuż bezpośrednio wykrytych kradzieży w konserwacyi kolei w stanisławowskiej dyrekcyi, naprowadza na całkiem uzasadnione przypuszczenie, że kradzieże te i katastrofy muszą stać ze sobą w ścisłym związku przyczynowym.

Urzędowe komunikaty, jak zazwyczaj przedstawiły także i katastrofę pod Bukaczowcami jako wypadek małej wagi, jako coś rozumiejącego się samo przez się, całkiem naturalne i proste

Dla samego spokoju jakim odznaczają się te komunikaty zasługują one na powtórzenie. Otóż stanisławowska dyrekcya donosiła:

»Staniławów 5. września Wczoraj, około godz. 7. wieczorem, wykoleiło się między stacjami Bukaczowcem a Żurawnem przy pociągu osobowym nr. 318, zdążającym ze Stanisławowa do Lwowa, dziewięć wozów osobowych, dwa, wozy służbowe i jeden pocztowy. Dwie osoby poniosły śmierć sześć osób ciężko rannych. Prócz tego zgłosiło 95 osób obrażenia cielesne Przyczyna na razie niewiadoma. Dochodzenia w toku«

Dopiero prywatne korespondencye do dzienników wyjaśniły sprawę i ogrom tej katastrofy, o której jeden z konduktorów wyraził się do korespondenta »Słowa Polskiego« że katastrofy pod Turką i Czerepkowcami w których także uczestniczył, nie mogą iść w porównanie z wypadkiem z pod Bukaczowiec.

Pisma codzienne nie szczędzą gryzących zarzutów pod adresem kierownictwa kolei państwowych, nazywając tę katastrofę straszną, rozmiarami olbrzymią, która grozą swoją przyćmiewa nawet to, co się w ostatatnich latach na kolejach galicyjskich zdarzyło Mamy trupy, szereg jednostek, pozbawionych możności pracy, mamy łzy ludzkie i złorzeczenia.

Kto winien zawsze pozostaje tajemnicą władz administracyjnych, faktem atoli jest że katastrofy na kolejach galicyjskich zdarzają się tak często, że zaczynają przybierać formę systemu, którego ofirą pada życie lub zdrowie ludzkie. Przeglądnijmy najświeższą »kronikę wypadków kolejowych« w Galicji a zobaczymy, że roi się ona od wypadków, jeżeli nie tragicznych lub nieszczęśliwych — to w najwyższym stopniu ubolewania godnych Skargi na administrację kolejową nie milkną i każdy, ktokolwiek miał sposobność zetknąć się bezpośrednio z naszemi kolejami, musi sobie po pewnym czasie powiedzieć: »Dosyć już tego!« Dosyć tego lekceważenia już nietylko wygód — bo o takich podróżni na kolejach galicyjskich nawet marzyć nie mogą i z góry z nich z konieczności rezygnują — ale dosyć tego igrania z życiem i zdrowiem ludzkiem, którego administracja kolejowa nikomu zwrócić nie jest zdolna.

Straszna katastrofa, która wydarzyła się po Bukaczowcami jest krwawym rezultatem systemu gospodarki skąpca ukrywającego się przed kontrolą opinji. W łańcuchu powtarzających się nieszczęść katastrofa bukaczowiecka rozmiarami i bolesnością stanowi przerazające ogniwo.

Trudno odnaleść słów, aby odtworzyć obraz grozy jaką przejmował każdego już sam widok tych olbrzymich ruin.

Straszne wykolejenie wydarzyło się za Nowosielcami na 79.7 klm. za budką kolejową nr. 65, na nasypie około 8-metrowej wysokości, około godz. 8 wiecz. mniej więcej 1½

klm. zą Bukaczowcami, kilkaset kroków przed Żurawnem. Pociąg stanisławowski wyszedł z Halicza ze spóźnieniem mniejwięcej 10-minutowem.

Podróżni zauważyli najpierw chwianie się wagonów, odnosząc wrażenie jak gdyby wjeżdżało się na zwrotnice, poczem nastawały coraz gwałtowniejsze wtrząśnienienia aż w końcu wagony poczęły podskakiwać na progach W chwili zaś zatrzymania się pociągu część tychże była zdruzgotaną, część stoczyła się z nasypu a część pozostała na torze. Wszystko to tworzyło zygzakowaty ciemny profil z pośród którego wydobywały się płacze lamenty, jęki i nawoływania się w ciemnościach, mgłach i rzęsistym deszczu.

O kilkaset kroków na przodzie stoją obydwie lokomotywy pociągowe w stanie zupełnie nienaruszonym

Dwa wozy towarowe i maszyna oderwane, a dopiero w odległości kilkuset metrów stoi reszta pociągu. Z 11 wozów 3 tylko stoją na torze, 5 wywróconych, a 3 potrzaskane Jeden z nich zmięty jak pudełko tekturowe, drugi pogruchotany na drzazgi, przedstawia właściwie kupę żelaziwa.

Tor zniszczony, szyny popękane. pogięte, progi powyrywane leżą porozrzucane na kilka i kilkanaście metrów.

Ciemno nic nie widać, słychać tylko jęki rannych i wołanie o pomoc. Lampki i wszystkie światła pogasły tak że egipskie ciemności powiększały jeszcze grozę położenia.

Pociąg był przepełniony jechało nim około 550 osób przeważnie kobiet i dzieci.

Pociąg prowadzili maszyiści Winiarczuk i Lewicki. Wykolejony pociąg ujechał jeszcze około 300 mtr. przed siebie. Katastrofa niezawodnie byłaby jeszcze większą gdyby nie automatyczne hamulce które siłę rozpędu i zderzeń zmniejszyły. Przyczynę katastrofy przypisują powszechnie zbutwiałym progom i przyspieszonej jeździe lokomotyw, które według szybkomierza zegarowego, umieszczonego na jednej z lokomatyw miały biedz z chyżością 72 klm. na godzinę, podczas gdy najwyższa dozwolona chyżość na tej przestrzeni ma dosięgać najwyżej tylko 65 kilometrów na godzinę.

Dopiero po nadejściu urzędnika ruchu z Żurawna, przybyłego z robotnikami z zaświeconemi pochodniami, przy blasku tychże dało się ocenić rozmiary katastrofy.

Jeden wagon trzeciej klasy zmiażdżony na drzazgi, a w nim najwięcej zabitych i rannych.

Pod drzazgami zmiażdżionego wagonu nie można było na razie dostrzedz zabitych.

Z miejsca gdzie drzazgi tworzyły rodzaj piramidy, wydobywał się głuchy jęk rannego. Po usunięciu pewnej części drzazg, ujrzano żołnierza ze złamaną prawą nogą. Biedak wzywał napróżno ratunku.

O kilka kroków od żołnierza leżał zabity żyd tęgiej tuszy. Leżał na wznak, jakby we śnie pogrążony.

Nieco niżej znaleziono zwłoki człowieka z zupełnie zmiażdżoną głową Po ubiorze domyśleć się można było, że pochodzi ze stanu robotniczego. W innej znowu stronie leżał trup jakiegoś ucznia szkoły realnej

Do cudów należy zaliczyć, że w tej strasznej katastrofie tylko 2 ofiary postradały życie.

W pół godziny po wypadku stacya Chodorów wiedziała o katastrofie, albowiem służba nieszczęśliwego rozbitego pociągu zażądała maszyny ratunkowej z lekarzami i robotnikami. Przybyli urzędnicy Czaporowski i Pokorny z zażądaną pomocą ale tylko z 4 wagonami, gdyż więcej wozów w stacyi nie było. Pociąg ratunkowy z powrotem do Chodorowa odwiózł przeszło 100 mniej lub więcej ranych osób, gdzie pomieściwszy ich w koszarach konduktorskich i u portyera udzielono nieszczęśliwym pierwszej pomocy lekarskiej.

Po dwu godzinach jęków, ciżby i niewygody nadszedł pociąg ratunkowy ze Lwowa, ale i ten był za szczupły, aby pomieścić wszystkich rannych i zdrowych pasażerów .Ranni musieli stać w ciżbie na korytarzach.

Tymczasem Lwów obiegały okropne wieści powiększające rozmiary i tak strasznej już katastrofy. W mieście powstała panika zwłaszcza wśród tych którzy krewnych i przyjaciół spodziewali się od strony Stanisławowa O godzinie 4 minut 30 rano przybył do Lwowa pierwszy pociąg z ofiarami katastrofy. Przez całe zaś przedpołudnie tłumy publiczności zalegały dworzec, a zalewając się łzami i rozpaczając oczekiwały najsmutniejszych wiadomości

Przed dworzec zajeżdżały tymczasem co chwilę wozy stacyi ratunkowej i »Czerwonego Krzyża« celem udzielenie pomocy kalekom przywiezionym oczekiwanym pociągiem Rannych oczekiwali także lekarze kolejowi dr. Szymański dr. Wechsler i dr. Jaszczurowski. Wszystkich rannych po największej części już obandażowanych, opatrzonych ponownie w pokoju sanitarnym lekarzy kolejowych

Podczas wykolejenia wypadł z maszyny werkmistrz Czerny ze Stanisławowa i poniósł poważne uszkodzenia. Lżejsze uszkodzenia ponieśli także konduktorzy Lubojemski, Klakowiec i Stadler. Ten ostatni był również przed pięciu laty w sierpniu 1902 przy wykolejeniu pociągu w Czerepkowcach na Bukowinie gdzie został pokaleczony.

* * *

W kilka dni po katastrofie piszą do *Kurjera lwowskiego* spostrzeżenia z miejsca wypadku:

Stosy progów dębowych, wydobytych z nawierzchni toru wykazują stan zbutwienia. Niektóre są zupełnie przegnite. Progi te leżą na torze dotychczas. Nie potrzeba być fachowcem ażeby zrozumieć, że takie progi nie mogły pełnić dalej swojej służby i że musiały ją raz ostatecznie wypowiedzieć.

Dlatego twierdzenie jeneralnego inspektora p. Paschera. zakomunikowane publiczności przez c. k filję Biura korespondencyjnego, jakoby »tor, ułożony przed sześciu laty z nowych szyn i dębowych progów, znajdował się w stanie zupełnie prawidłowym i bez zarzutu«, musimy uważać za bardzo śmiałe i obliczone chyba na usposobienie opinji publicznej, z góry dla forum sądowego, przed które sprawa przyjść musi.

Zarówno także i drugie twierdzenie jeneralnego pana inspektora, jakoby przyczyną wypadku było »przekroczenie przepisanej normalnej chyżości pociągu«, musimy uważać za. bardzo dowolną interpretację przyczyny wielkiej katastrofy albowiem pisaliśmy już na podstawie autentycznych wiadomości, że sprawdzona chyżość pociągu przez zastępcę naczelnika stacji chodorowskiej, p. Czaparowskiego, wynosiła 65 klm Jest to chyżość przepisana dla pociągów osobowych z uwzględnieniem 5 klm, które przekroczyć maszyniście wolno.

Oba te punkty muszą być wyjaśnione i jak najściślej stwierdzone przez śledztwo sądowe, Twierdzenie pana jeneralnego inspektora bowiem zupełnie wystarczającem nie jest

Katastrofie tej poświęca wiedeńska »Zeit« wstępny artykuł, w którym pisze między innemi: »Rozmiar katastrofy która wydarzyła się we środę w Galicji, nie jest wypadkiem lokalnego znaczenia. Niebezpieczeństwa życia, na które są narażone setki ludzi, nie spowodowała klęska elementarna, nie nawalnica, nie trzęsienie ziemi, ani też żadne z tych nieszczęść, które rokrocznie nawiedza ludność. Dwa trupy i setka rannych nie stoczyły walki z elementem Oni jechali przez spróchniałe progi, w pociągu. którego szybkość była niedopuszczalna, wśród warunków, których lekceważenie życia ludzkiego dopiero później się wykryje«.

W dalszym ciągu zwraca »Zeit« uwagę na to, że wprawdzie rozmaite konferencje i zjazdy monarsze dążą do zabezpieczenia pokoju na zewnątrz, równocześnie w samem państwie z powodu katastrof kolejowych pada życie ludzkie niemniej obficie, niż w niektórych potyczkach.

»Niedbalstwo na kolejach — kończy »Zeit« — musi soprowadzić do niebezpieczeństwa komunikacji, które potem powodują katastrofy. Dziś musi się podnieść zarzut przeciw dyrekcji stanisławowskiej, w której obwodzie wydarzyła się katastrofa pod Bukaczowcami Jeżeli śledztwo wykaże, że przyczyną katastrofy były braki w budowie toru i w jeździe

sprzeciwiającej się przepisom — to trudno się powtrzymać z najsurowszem potępieniem tych stosunków«.

»Obowiązki państwa i obywateli nie są jednostronne. Prócz wielu obowiązków przysługuje obywatelom także prawo domagania się jak największego bezpieczeństwa na kolejach państwowych. Bo nietylko w polityce, ale także w komunikacji powinno państwo unikać katastrofy».

* * *

Filja c. k. Biura korespondencyjnego we Lwowie ogłasza: Jeneralny inspektor austrjackich kolei państwowych Karol Pascher, który przybył na miejsce wypadku kolejowego pod Bukaczowcami, zdał ministrowi kolei żelaznych na podstawie osobiście na miejscu przeprowadzonych dochodzeń relację, według której tor, ułożony przed 6 laty z nowych szyn i dębowych progów, znajdował się w stanie zupełnie prawidłowym i bez zarzutu. Jeneralny inspektor uznał za przyczynę wypadku przekroczenie przepisanej maksymalnej chyżości pociągu, które spowodowało wykolejenie jednego wozu w środku pociągu, a dalej skonstantował także, że 536 podróżnych, funkcjonarjuszów kolejowych i pocztowych, znajdujących się wykolejonym pociągu, zginęły dwie osoby na miejscu, trzy osoby są ciężko ranne, a sześćdziesiąt osób odniosło mniejsze lub większe obrażenia.

„WIELKI" WIEC
czyli
Wielkie socyalistyczne fiasko.

Na dzień 8-go września b. r. zapowiedziany przez socyalistów »wielki« wiec kolejarzy w Krakowie, zakończył się wielkiem fiaskiem, gdyż oprócz kilkudziesięciu warsztatowych towarzyszy z Nowego Sącza i zaledwie kilku kolejarzy z prowincyi — »z całej zachodniej Galicyi« nikt zresztą apelu socyalistycznego nie wziął sobie do serca i na »wiec« ten nie przybył. — A nawet połowa ze Sącza przybyłych towarzyszy w czasie przemówień socyalistycznych agitatorów zabawiała się maleńką pijatyką w szyneczku tuż z ujeżdżalnią sąsiadującym, delektując się krakowską *stapsiówką*, która mocno zarumieniwszy ich nosy i policzki, świadczyła, że jest dla nich czemś nieskończenie ważniejszem aniżeli ów pseudo-wiec kolejarzy. Wnętrze ujeżdżalni wypełnili przeto przeważnie towarzysze pospędzani z poza rogatek celem udawania kolejarzy. Nie przebierano też w spędzaniu tego tłumu, zgromadzenie bowiem zdobnem było mnóstwem płci pięknej z Kazimierza, obok jakichś bab, dzieci, studentów, kupczyków i chłopów w sukmanach.

Oprócz kilku członków naszej organizacyi krajowej i kilku urzędników z dyrekcyi, zwabionych tutaj dziewiczym debiutem p. Moraczewskiego i chęcią zobaczenia debiutanta, — z krakowskich kolejarzy zresztą ani znaku. — Źle się wybrał p. Moraczewski — czyli *nasz złotokołnierzowy towarzysz*, jak go z dumą »zorganizowani« nazywają. Kraków jest wybredny i dzisiaj nawet elokwencya p. Daszyńskiego przejadła się i nikomu nie imponuje. Czegóż więc szuka tutaj p. Moraczewski, który ani żylastością ramion, ani potęgą głosu, ani darem wymowy zaimponować nie jest w stanie? Ot zwykły sobie człowiek jak i drugi. Znać tylko, że socyalistyczne kłamstwa i blagi nie przechodzą mu jeszcze przez gardło z taką łatwością, jak starym socyalistycznym wygom. Pan Moraczewski zrobił zawód wszystkim ciekawym, dlatego też połowa słuchaczów po jego przemówieniu opuściła zgromadzenie, wyrażając się, że nie było po co przychodzić.

Nawet do niedawna jeszcze taki zapalony *Nordbahn* nie dopisał, świecąc swą zdumiewającą nieobecnością. Nawet taki zajadły towarzysz jak urzędnik Machauf spacerował sobie najobojętniej po plantach, podczas gdy czerwona partya toczyła walną rozpaczliwą bitwę o posiadanie kolejarzy, gdy zmobilizowała cały swój sztab generalny, aby »ośmieszyć« organizacyę krajową, tymczasem sama znalazla się w położeniu tak komicznem, że śmieszność jej zdolną jest rozpogodzić czoło najchmurniej usposobionego melancholika.

Na tydzień jeszcze przed tym śmiesznym wiecem prowodyrzy socyalistyczni wydali okólnik do mężów zaufania, zdradzając się że chodzi im o rozbicie organizacyi krajowej. Poniżej zamieszczamy owe nieocenione pismo:

Lwów, 28 VIII 1907.

Szanowny Towarzyszu!

Równocześnie pocztą wysyłamy Wam odezwy zwołujące publiczny wiec kolejarzy w Krakowie w dniu 8 b. m. Dołóżcie więc starań, by odezwy te dotarły do najdalszych zakątków (przez tow. konduktorów i maszynistów) i by o ile możności wszyscy kolejarze z całej krakowskiej dyrekcyi wolni od służby w wiecu masowy udział wzięli.

Więc prócz zasadniczego znaczenia będzie miał te znaczenie, że odbędzie się przed konferencyą, którą zwołuje »krajowa organizacya« na dzień 15 b m. Wobec naszego imponującego wiecu szopka dyrekcyjnej organizacyi Bachowskiego, będzie humorystycznie wyglądała, chybi celu i ośmieszy inicyatorów.

Gdyby w wyjątkowych wypadkach choćby najmniejsza stacya nie mogła wysłać delegatów, należy wysłać na nasz wiec depeszę tej treści, że kolejarze danej miejscowości solidaryzują się z uchwałami wiecu.

Masowy udział jest konieczny!!!

Z partyjnem pozdrowieniem

Badner Za sekretaryat: Meleń.

Centr. org. austr. kolejarzy.

Mimo tego dokumentu, przewodniczący zgromadzenia miał odwagę, zaraz na wstępie wyprzeć się jakoby ten pseudo-wiec skierowany był przeciw organizacyi krajowej i oświadczył że krajowa organizacya jako rzekome znikome zero nic nie obchodzi taką »potęgę« jak ich *Centrala*. Mimo tych oświadczeń myśli zgromadzonych w ciągu całego wiecowania zaprzątnięte były widmem krajowej organizacyi, o której bezustannie mówiono, obrzucając ją błotem i oszczerstwami, na jakie tylko oszczerczy talent socyalistyczny zdobyć się może.

Spęd odbywał się bardzo leniwie, tak że na godzinę 10 zapowiedziany początek wiecowania rozpoczął się dopiero o $10^{3}/_{4}$ przedpołudniem. Około 50 kolejarzy przybyło w uniformach służbowych. Z ludzi tych utworzono szpaler środkiem stajni, gdy zaś wszedłem do ujeżdżalni, widziałem jak resztę umundurowanych zbywających od szpaleru, rozstawiano po różnych kątach, dając im instrukcye co do oklasków i manbowania. Wogóle w ujeżdżalni naliczyłem kolejarzy wraz z członkami naszej organicacyi i urzędnikami z dyrekcyi nie więcej jak 200. Trybunę zdobiły jakieś dwie gipsowe miniaturowe biuściki po 15 centów, trzy bohomazy przedstawiające jakichś bożków socyalistycznych i dwa bukieciki po 5 centów, uwite przeważnie z polnych kwiatów. Podczas zgromadzenia zbierano jakieś datki do czapki kolejarskiej do której gdzie niegdzie ktoś wrzucił 2 halerze. Po ścianach rozmieszczono trywialne 4 napisy z jakiemiś wyklęciami i przekleństwami przeciw tym, którzy do socyalistycznej bandy nie należą.

Zastanawiałem się głęboko, po jakie licho tych kilkudziesięciu Sandeczanów spędzono aż do Krakowa, skoro praktyczniej byłoby, aby p. Moraczewski odwiedził ich i wygadał się w Nowym Sączu, gdzie niezawodnie i liczniejsze i jednolitsze miałby zbiegowisko?

Wogóle prowodyrzy zajmujący trybunę silili się na uroczysty i świąteczny nastrój, niestety atoli rolą tą nie potrafił się przejąć tłum, który swą apatyą i niezrozumieniem gry swoich przewódców niedostrajał się do nich, czyniąc nieinteligentne i wogóle całej tej szopce obce jakieś wrażenie. Tylko wokoło trybuny skupili się Nowosandeczanie, którzy z rozwartemi ustami idyotycznie wpatrzeni w Da-

szyńskiego, pozamieniali się w słuch i wzrok, naładowując sobie pełne uszy różnej gadaniny, podczas gdy reszta publiczności jak przypływ i odpływ morza zmieniało się co cywilę, nawołując się: »Chodźmy, nie ma tu co robić«.

Nieinteligencyę zgromadzenia zdradzała także nieumiejętna klaka, która najfatalniej w najnieodpowiedniejszych miejscach hańbowała i biła oklaski, wyjąc przez cały czas: Petelenzy i lizuny ..

Nie gęste miny areopagu obsiadującego trybunę zrzedły jeszcze bardziej, gdy ktoś podał poranne wydanie *Nowej Reformy* z artykułem o tym sztucznym i komicznym »wiecu« kolejarzy: Nowa Reforma z dnia 8 września pomieściła bowiem następujący artykulik:

W sprawie wiecu kolejarzy. Ze sfer dobrze poinformowanych o sprawach personalu kolejowego donoszą nam, że partya socyalno-demokratyczna, widząc upadający swój wpływ pośród kolejarzy, wytęża obecnie wszystkie siły dla obrony tej zagrożonej placówki. Także zapowiadany na dzisiaj wiec zwołany jest tylko dla przeciwdziałania krajowej polskiej organizacyi kolejowej »Samopomoc«, jednoczącej wszystkich uświadomionych kolejarzy i skutecznie walczącej przeciw demogagicznej i destrukcyjnej robocie socyalistów, która kolejarzom żadnej korzyści nie przyniosła, ale za to tysiące polskich pieniędzy wyłudziła dla Centralnej organizacyi wiedeńskiej. Socyaliści zwołują wiec dla obniżenia znaczenia konferencyi zawodowej, jaką urządza Samopomoc dnia 15 i 16 września, w celu ostatecznego ułożenia w formie ustawy wszystkich postulatów kolejarzy, ze szczególnem uwzględnieniem stosunków galicyjskich. Ta realna praca, tak różna od wiecznych obiecanek socyalistycznych, tak przestraszyła przywódców partyi, że w poufnem piśmie do mężów zaufania zupełnie otwarcie donoszą, iż zwołują wiec dla ośmieszenia i zgniecenia organizacyi krajowej, — podczas gdy oficyalne zaproszenia, przeznaczone dla szerszego ogółu kolejarzy, głoszą słowa pełne miłości i troskliwości o ich dobro. Tę podwójną grę partyi socyalistycznej poznało kolejarstwo już dosyć dawno i pierwszą naukę dało partyi podczas wyboru posła z Wesoły. Nie naprawią także już opinii partyi zwoływane wiece, choćby ujeżdżalnia zapełniona była po brzegi zwykłymi gośćmi zebrań socyalistycznych, zaproszonymi z Kazimierza i innych dzielnic Krakowa, a którzy z zawodem kolejarskim nie mają nic wspólnego. Prawdziwych kolejarzy będzie na niem niewielka garstka i to przeważnie Niemców, sprowadzanych umyślnie od Morawskiej Ostrawy. Przed nimi zbankrutowani agitatorzy socyalistyczni mogą bez obawy krytyki chwalić swą »owocodajną pracę« dla »dobra« kolejarzy, — a pan Tomschik z Wiednia znajdzie tam wdzięcznych słuchaczy swego niemieckiego przemówienia

Artykuł *Nowej Reformy* podziałał tak, jakby ktoś bombę rzucił w to wielce zacne towarzystwo Zaraz też pan Packan dorwawszy się do głosu piorunując na *Nową Reformę* i pieniąc się ze złości, raz po raz ze strasznym rozmachem rzucał ją o ziemię, wzywając zgromadzonych (po największej części analfabetów) do bojkotowania pism burżoazyjnych. W końcu zaś wszystkich obecnych zaklinał, aby oświadczyli się że są kolejarzami »Prawda! że wszyscy jesteście kolejarzami? — wołał p. Packan zwracając się do murarzy, powroźników, kanalarzy, czeladników różnych fachów, chłopów w sukmanach, bab, dzieci, studentów i panienek z Kazimierza. Prawda! — odpowiedziano mu unisono. — Pamiętajcie! — wzywał dalej rozjuszony p. Packan, abyście to kiedyś zaświadczyli, gdy tego będzie potrzeba D[illegible]rze, zaświadczymy, odpowiedziano znowu unisono. — Tymczasem prawdziwymi kolejarzami byli tylko członkowie organizacyi krajowej i urzędnicy z dyrekcyi przybyli tutaj z ciekawości

Najlepiej na tem wyklinaniu wyszła *Nowa Reforma*, gdyż po rozejściu się z ujeżdżalni, wszystko co umiało tylko czytać, rzuciło się do trafik, aby kupić sobie numer, który do takich szewskich pasyi doprowadził towarzyszy.

Pan Moraczewski zawiódł oczekiwania rozciekawionych na jego rozum i osobę i chociaż najinteligentniejszy ma to być poseł w klubie socyalistycznym, wystawił temuż nieszczególne świadectwo, a o sprawach kolejarskich plótł jak Piekarski na mękach, wyliczając jakieś 48 punktów, które kiedyś w przyszłości, gdy klub socyalistyczny będzie stanowił większość w Radzie państwa a p. Moraczewski będzie ministrem kolejowym a p. Hudec ministrem finansów, uchwalone zostaną dla dobra czerwonych tylko kolejarzy. Mimo wielkiego uwielbienia dla tych punktów państwa przyszłości, nikt nie dawał wiary aby za 6 godzin pracy na dobę płacono aż 3.000 K. rocznie robotnikowi przy łopacie, o czem zapewniał p Moraczewski, powołując się na owe 48 punktów i świadectwo pana Tomschika, byłego kotlarza a obecnie posła do Rady państwa.

Bardzo umiejętnie scenę radości odegrał były drukarz o obecnie poseł ze Lwowa p. Hudec. Oświadczył tenże, że z wielkim smutkiem jechał do Krakowa, nie przypuszczał bowiem, aby w tem mieście zastał jeszcze czerwonych jakich kolejarzy, tymczasem oto na tem zgromadzeniu przekonuje się że w Krakowie są jeszcze czerwoni kolejarze. Radość p Hudeca udziela się wszystkim zgromadzonym, chociaż w ujeżdżalni prócz męczenników socyalistycznych i konfidentów policyjnych nie było ani jednego czerwonego kolejarza z Krakowa.

»Najwspanialszym« momentem było niemieckie przemówienie Tomschika, który w wiedeńskim fiakierskim żargonie zachwalał rzekome dobrodziejstwa swego przedsiębiorstwa, zwanego *Centralną organizacyą kolejarzy*. — Dziwimy się dlaczego na »wiec« krakowski nie sprowadzono także jakiego towarzysza z Japonii albo Australii? — Pan Tomschik tłuściuchny jak wałeczek ciągle jeszcze mydli oczy że ma pod sobą 60.000 głupich kolejarzy, wierzących jego blagom, przyczem zapomina, że sprawozdania kasowe jego własnej administracyi każą się domyślać zaledwie 7 do 8000 członków z pośród najciemniejszych bezustannie fluktuujących mas kolejarzy, a w których stalszym żywiołem są tylko robotnicy warsztatowi, z egzekutywną służbą kolejową nic wspólnego nie mający i z tytułu swego biernego charakteru — prócz demonstracyjnej — nie przedstawiający zresztą żadnej poważniejszej wartości opozycyjnej, dlatego też z demonstracyami warsztatów czy to w formie pochodu, wiecu lub zrywaniu przewodów elektrycznych nikt się nie liczy. Tysiąc zorganizowanych członkow ruchowych przedstawia przeto większą siłę opozycyjną anizeli 10.000 warsztatowców, którzy w ruchu kolejniczym są tem, czem kawalerya na okrętach P. Tomschik wzdycha więc czule do ruchowców, którzy na swą pochwałę są nieczuli na jego syrenie głosy. Najlepszą ilustracyą całej tej komedyi wiecowej zaaranżowanej przez bandę łajdaków jest ta okoliczność, że przemówienia Tomschika oklaskiwali towarzysze znani mi z absolutnej nieznajomości języka niemieckiego.

Szalonym rykiem objawili słuchacze swoje zadowolenie, gdy w końcu Tomschik oświadczył, że w jego obecności minister kolejowy zrobił sobie na chustce węzełek, że będzie pamiętał o postulatach dla kolejarzy przedłożonych mu przez Tomschika....

Bardzo cenne wyznanie złożył w końcu p Tomschik, co do zachowania się *Centrali* w czasie czeskiej obstrukcyi. Dotychczas bowiem wbrew wszelkiej prawdzie socyaliści utrzymywali, że obstrukcya była ich dziełem. P. Tomschik zaś otwarcie na wiecu dnia 8 września w ujeżdżalni krakowskiej wyznał że on i Centrala przeszkadzali czeskiej obstrukcyi, bo ją uważali za przedwczesną (łajdaki!)

W końcu wiecownicy przerzucili się na swą ulubioną, fachową politykę, gdzie już i p. Daszyński mógł swemu językowi popuścić wodze. Teraz dopiero nastąpił kulminacyjny punkt hańbowania, prowadzenia na latarnie, jęków nad skradzionymi mandatami i złorzeczenia całej burżuazyi.

W końcu Tomschik przepraszał Nordbanów, aby się nań nie gniewali, że za rok będzie lepiej.

* * *

Jak poważnym i silnym czynnikiem w życiu kolejarskiem w Galicyi jest obecnie nasza organizacya, najlepszym dowodem jest wściekłość konającego *Naprzodu*, który w swej agonii zdobywa się jeszcze na objawy takiego rozjuszenia, jakiem rozporządzać może tylko kanalia, ciesząca się dobrem zdrowiem.

Są to chorobliwe paroksyzmy sucholnika, którego niebawem pochłonie wieczne zapomnienie.

Poniżej przytaczamy kilka przykładów tej blagi i wściekłości jakoteż stosowne do nich komentarze; Naprzód z dnia 8 pisze:

»Do Krakowa zjadą się jutro **tłumnie** kolejarze z **całej** zachodniej Galicyi«. Tymczasem przybyło 66 warsztatowców z Nowego Sącza i na tem koniec całej parady.

W końcu wściekłość czerwonego draba posuwa się tak daleko, że na oślep rzuca się na najuczciwszych ludzi z naszej organizacyi w sposób, na który możnaby reagować tylko wypoliczkowaniem wydawcy *Naprzodu*, albowiem ani nieznany autor, ani sfingowany redaktor tego pisma nie są osobami uchwytnemi, ani dla uczciwej satysfakcyi w drodze sądowej, ani dla zadośćuczynienia sobie samemu przez publiczne wypoliczkowanie. Są to bowiem najemnicy strzelający z po za płotu, podczas gdy łotr i prawdziwy sprawca siedzi ukryty po za biurkiem redakcyjnem *Naprzodu*.

Takie to walki i z taką bandą łotrów trzeba staczać, chcąc pracować dla dobra swego zawodu. Największymi naszymi wrogami są ci, którzy chcą nam utrudnić własną zawodową organizacye. — *Naprzód* kona już, a jeszcze pieniąc się jadem, wściekłą paszczęką szarpie to kolejarstwo, które mu tyle sadła zalało za skórę.

Powtarzamy raz jeszcze, że według obliczonych kart wolnej jazdy, wydanych warsztatom z Nowego Sącza, było ich tylko bez żon i dzieci 66, podczas gdy *Naprzód* liczbę ich podaje aż do 400. Innych kolejarzy było na wiecu garstka nie wartająca wspomnienia, tymczasem *Naprzód* cyfrę ich podnosi aż do 2000 osób. Zresztą pismo to znane jest jeszcze z okresu wyborczego jak wyborcy kolejarze zawsze dwoili i troili mu się w oczach, tymczasem właśnie brakiem głosów kolejarskich padł p. Daszyński i jęczy teraz, że mu mandat skradziono. Jedno tylko konstatujemy, że w ujeżdżalni faktycznie było do 2000 osób, ale w tem 1800 niekolejarzy. Z kolejarzy zaś trzecia część to nasi członkowie, albo obojętni i ciekawi.

Nie ma miejsca ani czasu aby poddać dosadnej krytyce przemówienia mowców, a szczególniej Moraczewskiego jako rzekomego fachowca. Uczynimy to jednak innym razem i wykażemy te wszystkie niedorzeczności, mimo, że przemówienia te przeszły już przez korektę redakcyjną i wiele na wiecu wypowiedzianych głupstw sprostowano przed oddaniem do druku.

* *

Epilogiem całej tej szopki był cały szereg pijackich burd i skandali wywołanych przez wiecowników z Nowego Sącza, tak że niektóre z nich miały nawet tragiczne następstwa połączone z utratą życia.

W ogóle Kraków od dawna nie widział już tyle pijanych ludzi z czerwonemi kokardkami, jak dnia 8 września 1907 r. Pijaństwu temu towarzyszyła wyuzdana małomiasteczkowa zuchwałość (bo nawet i pijak w wielkiem mieście zachowuje się umiarkowaniej jak na prowincyi). Nie będziemy opisywać wszystkich scen gorszących i nieprzyzwoitych. Dosyć na tem, że w biały dzień na plantach jeden pijany towarzysz z Nowego Sącza zanieczyścił aleję, poczem w nieuporządkowanem ubraniu przechadzał się wśród licznej publiczności. — Stolarz warsztatowy, werkman towarzysz Toczek Józef w wagonie pociągu Nr. 27 w powrocie do Sącza wobec kobiet i wszelakiej publiczności, obnażywszy się zupełnie z dolnych części ubrania miał zamiar w wagonie zrobić swoją potrzebę i zanieczyścić cały wagon, został jednak przytrzymany przez służbę pociągową i wyciągnięty z pociągu jak baran oddany w ręce żandarmeryi w Słotwinie, gdzie w kozie rozmyślał nad obietnicami Moraczewskiego i Tomschika. To jest fakt podany po nazwisku i imieniu, którego panowie obertowarzysze nie zaprzeczą. Oto dowód z jakich wiecowników składało się zgromadzenie w ujeżdżalni. Ale na tem jeszcze nie koniec, bo drugiego takiego samego towarzysza zamierzano oddać w ręce policyi w Bochni, jednak wyprosili go towarzysze od tej przykrości.

W Bierzanowie zaś z powodu pijaństwa wypadł z pociągu Nr 27 towarzysz Settmeier Franciszek, werkman z Nowego Sącza i dzisiaj walczy ze śmiercią, którą prawdopodobnie przepłaci demagogiczne orgie swej partyi. Settmajera przewieziono z Bierzanowa do szpitala w Krakowie.

Również życiem przepłacił te orgie towarzysz Karol Wacławinek werkman z Podgórza, który w ujeżdżalni tubalnym głosem hańbował i wlókł na hak wszystkich burżujów rzucanych na pastwę tłumu przez rozwścieklonych obertowarzyszy. Wacławinek w podnieconym stanie wróciwszy do domu po kilku godzinach męczarni i boleści skonał.

Zresztą nie spisałby na wołowej skorze tego wyuzdania i tej brutalności jaką odznaczali się kolejowi uczestnicy »wiecu« w Rajskiej ulicy. Wogóle oprócz obcej publiki wiecem mało kto się interesował, towarzysze bowiem głównie oddawali się pijatyce, a z powrotem przedstawiali obraz takiego zdziczenia i takiej brutalności, że p. Daszyński widząc ich na peronie i w pociągu z pewnością nie zechciałby się przyznać do wspólnictwa duchowego i ideowego z tą bandą.

Naprzód zamilczał o tych wszystkich orgiach, a o wypadku Settmeiera nie napisawszy nawet, że to był wiecownik i towarzysz umieścił następującą notatkę, opuszczając nawet początkowe nazwisko swej ofiary, zacierając wszelką z nią wspólność.

Wypadnięcie z wagonu. W pobliżu Bierzanowa wypadł wczoraj wieczorem z wagonu kolejarz F, liczący lat 40 przyczem skutkiem upadku nastąpiło pęknięcie podstawy czaszki. Z Bierzanowa przywieziono go do Krakowa, skąd ze stacyi karetka ratunkowa przewiozła go do szpitala Łazarza.

Listy z przestrzeni.

Jasło Uwodziciel cudzych żon konduktor Kobrzyński, jako socyalista wyznawca zasad wolnej miłości, zgorszył się, że kolega jego konduktor Gancarz Franciszek zachciał także popróbować rozkoszy wolnej miłości — która nawiasem mówiąc, skończyła się niefortunnie dla Gancarza wyciągnięciem tegoż z pod łóżka, pyskobiciem i wyrzuceniem za drzwi. — Otóż Kobrzyński zgorszony tą wolną miłością u Gancarza, spisał jakiś memoryał, zaopatrzył tenże podpisami sobie równych indywiduów i jako wyraz swego oburzenia przedłożył bezpośredniej przełożonej władzy. — Mniejsze o to co władza z aktem tym zrobiła, gdyż wyłącznie chodzi tylko o nikczemność socyalistycznego »świecznika«, demaskującego się znowu jako indywiduum bez zasad i bez charakteru. — W dalszym ciągu Kobrzyński został pozbawionym swego mandatu do komisyi personalnych z powodu dyscyplinarki, wytoczonej mu za szwindle z biletami jazdy, których dopuścił się jako konduktor rewizyjny.

Oto macie socyalistycznego »męża zaufania«, uwodziciela obcych żon, urągającego zasadom własnej partyi i w końcu szwindlera biletowego. Wszystkie przymioty niezbędne dla dobrego socyalisty i »zorganizowanego« kolejarza!...

Wiadomo również, że system dniówek w miejsce kilometrowego i godzinowego dla personalu maszynowego i pociągowego znalazł całkiem słuszną opozycyę w kołach socyalistycznych, a Kobrzyński jako socyalista, opozycyjne te

zasady obowiązanym jest nie tylko podzielać, ale o ile możności słowem i czynem szkodliwemu temu systemowi przeciwdziałać na każdym kroku. Tymczasem ów »wzorowy« socyalista skupił około siebie szajkę, która pracuje nad zniesieniem godzinowego dla personalu konduktorskiego na przestrzeni Jasło-Rzeszów, a wprowadzenia natomiast dniówek. Do szajki tej procz Kobrzyńskiego należą jeszcze konduktorzyRyniewicz (protegowany dra Macudzińskiego) Basta, Lodra i Ciochoń. Otóż klika ta nosi się z zamiarem, czy też już wniosła odpowiednią prośbę do c. k. dyrekcyi kolejowej z żądaniem zaprowadzenia dniówek i używania członków tej kliki do jazdy na tej linii.

Oto znowu dowód, jak socyaliści pojmują solidarność, dobro ogólu i karność dla swych zasad i programów.

Stryj. Z tysięcy zażaleń na barbarzyństkie traktowanie podwładnego personalu przez zwyrodniałych kacyków kolejowych, dobijających się karyery wyłącznie krzywdą ciężko pracujących najbiedniejszych ludzi żadne chyba nie może iść w porównanie z dręczeniem funkcyonaryuszy pracujących w stryjskich magazynach kolejowych, pod władzą osławionego brutala niejakiego Tachlera.

W przeciągu 17-to letniej służby kolejowej, a na 22-giej już podobno posadzie nabrał pan ten prawdziwie stachańskiego wyszkolenia się w wymyślaniu sposobów do znęcania się nad najbiedniejszymi swymi podwładnymi — W Stryju zaś w czasie niecałorocznego tu jeszcze panowania, wsławił się już tak swojemi czynami, że nie możliwem jest cierpienie tego indywiduum nawet w takiej jaskini ukrytej przed okiem opinii publicznej gdzieś w zapomnianym przez wszystkich ludzi zakątku, jaką są stryjskie magazyny kolejowe.

Z prawdziwie łotrowskim doświadczeniem, ułożył sobie pan Tachler plan swego urzędowania na stanowisku niby naczelnika magazynów towarowych. — Niesłychanym terrorem i gwałtem, zmusił on niektórych podwładnych mu funkcyonaryuszy ze stanu urzędniczego do kopnięcia za drzwi ze swoich biór, z powodu brutalnego traktowania grubjańskimi słowami każdego, kto nie nosi nazwiska Tachler. — Niższa kategorya służby nie jest inaczej traktowana przez tę nędzną kreaturę, jak tylko karczemnemi słowami „złodzieje, rabusie, psiekrwie draby, łajdaki, sk..syny, batiary i t. p., »patrzycie tylko aby kraść, a nic nie robicie i t. d. i t. d. którymi to występami popisuje się p. Tachler na każdym kroku w spotykaniu się z podwładnym mu personalem. — Najulubieńszemi miejscami do takich występów, zapewne dla przechwalania się brutalnością swą, są place publiczne jako to rampa kolejowa obok zabudowań magazynowych i wnętrza magazynów, przepełnione zawsze publicznością — Jeżeli nie kilkanaście razy to przynajmniej raz dziennie daje p. Tachler taką szkołę swym ujarzmionym niewolnikom. A biada temu, ktoby się poważył wyrazić swoje z tego powodu niezadowolenie, gdyż p. Tachler zaraz go „złapie“ na „złodziejstwie“ i już po jego chlebie.

Donośny głos, którym natura obdarzyła tego na pańszczyźnianego ekonoma lub żydowskiego nadstawnika uzdolnionego tyrana, — niepokoi wszystkich zasiadujących z terytoryum kolejowem mieszkańców ulicy magazynowej, — bo na pierwsze odezwanie się Tachlera, jakby przed nadciągającym huraganem zamykają się z pospiechem okna wszystkich pomieszkań, zatykają się uszy i wszystko spluwa z pogardą na ziemie. — W takiej chwili banda niedorostków włóczących się po ulicy, staje gotowa do walki z tym zdziczałym temperamentem, a świstając kamieniami koło jego głowy wrzeszczy na przemiany „stul pysk ty sam batiar, -- cicho tam bądź bo dostaniesz w łeb“ itp. — ale p. Tachler chroniony przez parkan kolejowy zawsze placu dotrzymuje, boć to przecież rycerz, którego przechwałek słuchają całe legiony.

Takie popisy, drażniące ludzkie uczucie Bogu ducha winnych funkcyonaryuszów zmusiły niektórych jego podwładnych do zwrocenia mu delikatnej uwagi na niestosowność jego postępowania.

Uwagi te zamiast ostudzić dziki jego zapał podniecıły tylko jego nienawiść do tych marnych pędraków, pozwalających sobie krytykować brutalne postępowanie p. naczelnika z trzema gwiazdkami.

W powstałem stąd zaślepieniu pan ten użył wyrafinowanych a wprost łajdackich podstępów przeciw takim śmiałkom, i w niespełna 5-ciu miesięcy swego tu urzędowania, wyżarł w najbrutalniejszy sposób czterech magazynierów, — zastąpiwszy ich miejsca robotnikami prowizorycznymi, nie obeznanymi ani z duchem odnośnych instrukcyi, ani nie mającymi odpowiedniego praktycznego wyszkolenia w zawodzie magazynierskim. — Kreatury jego widząc w panu naczelniku wyrocznię z obawy przed wyrzuceniem z pracy, albo dla wymodlenia sobie błagalnemi spojrzeniami jego pobłażliwości i protekcyi, zostały ślepem narzędziem w ręku wszechwładnego zbira przyjmując z pozorną obojętnością jego karczemne traktowanie z ukrytą łzą w oku i tylko po kątach wzywają Opatrzności, by w jakikolwiek sposób wybawiła ich z pod panowania tego dzikiego satrapy.

Ile szkód poniósł już sam skarb kolejowy za czasów naczelnikowania tego panka o wyschniętej muzgownicy, dość nadmienić, że jak Stryj — Stryjem — nigdy w tutejszych magazynach nie było takiego nieładu chaosu i zamięszania w ekspedycyi jak obecnie.

Po 200 ładownych wagonów, stoi nieraz całymi tygodniami w *rückstandzie*, nie mogąc się doczekać swego przeznaczenia. — Towary nadeszłe na 3 tygodnie przed świętami, kupcy poodbierali dopiero po świętach, — zaś na ścianach magazynu nadawczego, czytaliśmy ciągle ogłoszenia ograniczające przyjmowanie transportów z tak ruchliwego centrum jak nasze miasto wraz z okolicą. — Nawet przesyłki pospieszne jak np. drzewka owocowe itp. schły sobie w najlepsze po kilkanaście dni zanim je odesłano do miejsc przeznaczenia chyba po to aby się przejechały, straciły bowiem swą wartość.

Stosy zażaleń i reklamacyi wynikłych z zamieszania czyniącego z ludzi faktycznych tumanów w obec takiego kierownika domagają się naglącej reformy, ale p. Tachler nie darmo już z 22-go pieca kolejowego chleb dojada nie w ciemię on bity, umie zawsze wywinąć się zręcznie od odpowiedzialności, nic zaś nie robiąc prócz besztania najniewinniejszych ludzi, śledzi pilnie przyjazdu p. Stelzera lub którego z kontrolorów aby czernić swoich niewolników i wyrabiać im kary za nie popełnione albo własne jego winy.

Przykra rzecz że wszystko to jest drobnostką w oczach wyższych organów urzędowych powołanych do kontrolowania i natychmiastowego usunięcia p. Tachlera a zastąpienia go kimś stateczniejszym uczciwszym i rozumniejszym w celu nietylko ochronienia funduszów skarbu kolejowego ale także dla ochrony i tych biednych wyzyskiwanych ludzi nad którymi znęca się płytki umysł pana naczelnika grającego komedyę filuta, który uciekając przed pościgiem organow bezpieczeństwa krzyczał z całych sił »trzymajcie złodzieja« — by tym sposobem odwrócić od siebie pościg i zyskać lepsze warunki do ucieczki.

Taka taktyka obmyślana przez p. Tachlera, utrzymuje go do dziś dnia na posterunku naczelnika magazynów w Stryju.

Pan ten obwołując swoich podwładnych złodziejami, rabusiami, batiarami itp. a sam mydli oczy przełożonym władzom, udaną uczciwością, sam bowiem z siódmem przykazaniem żyje w jak największej niezgodzie, mając na wypadek katastrofy silne plecy.. i kontrolorów, których karmi i poi — *aby kryć magazynierów* !!!? — z czem przechwala się publicznie.

Aby dać czytelnikowi obraz o praktykach p. Tachlera w mydleniu ócz przełożonym, *kryciu magazynierów*, „wykorzystywaniu cudzej własności, jednaniu sobie przychylności osób mogących mu być „wdzięcznemi“... itd (co następnie skrupia się zawsze na funduszach skarbu kolejowego), pozwolimy sobie nakreślić kilka ilustracyi z chlubnej jego działalności do oceny przez opinią publiczną.

We wrześniu 1906 r. nadeszły między innemi w wozie węgierskim także i świeże śliwki pod adresem firmy Schafer & Wien w Stryju, trudniącej swę hurtownie handlem tego towaru.

Kłopoty pieniężne, czy jakieś inne obliczenia kupieckie, spowodowały tych kupców, aby towar odebrać przed wykupieniem odnośnego listu przewozowego, — co mogło nastąpić dopiero w godzinach urzędowych. — Udano się więc bardzo rano po »poradę« do p. naczelnika Tachlera, — ten niezawodnie »bezinteresownie«, — o! bo pan Tachler wie dobrze gdzie należy osobiście a »bezinteresownie“ działać, — przyjął na siebie rolę magazyniera, udał się do wozu w którym śliwki nadeszły, a który mu kupcy wskazali, zdjął plomby z tegoż, wydał kupcom towar, — zamknął wóz na kłodki, schował klucze do własnej kieszeni, pożegnał się z kupcem przez podanie i poskrobanie sobie dłoni, którą następnie jakiś magnes szarpnął do kieszeni i odszedł uszczęśliwiony z »dobrego początku« aby dalej urzędować krocząc poważnie i bacząc jeszcze poważniej, ażali tam ktoś jeszcze nie będzie potrzebował jego grzeczności“!

Po odjeździe kupców z towarem do miasta, zjawił się niespodzianie kontrolor z Dyrekcyi p. Zucker, — a dążąc z dworca osobo

wego do magazynu, spostrzegł wiszące u wozu kłódki ze znakami „k. k. StB." oprócz których, wbrew przepisom, żadnych na wozie plomb nie było. — Zażądał więc wyjaśnienia naturalnie od „n i e u m i e j ą c e g o k ł a m a ć" p. naczelnika. — Pan Tachler udając zdziwienie, — w duchu zaś obmyslając plan wykręcenia się sianem, wpadł na praktykowany zapewne nieraz „pomysł" — oświadczając, ze mu 2 kłodki i 5 z ł r. poprzedniego dnia z kancelaryi zginęły, więc kłódki muszą być te same. — Rozbito więc kłódki, i przekonano się że towaru nie ma, a list odnośny leży w kasie jeszcze nie wykupiony. Rozpoczęto natychmiast dochodzenia, zjawił się zaraz i wszędzie obecny p. oficyał W o ł o s i e c k i, a pan Tachler dla zamydlenia ocz kontrolorowi, częstował besztaniną każdego kto się tylko ze służby nawinął, ze rzekomą niby opieszałość, w międzyczasie sprowadzono zaś kupców z tajną instrukcyą aby nie zdradzili p. naczelnika"

I w samej rzeczy mężowie ci przybywszy, więcej z drwinami niż pokorą — poddali się niby jakiejś karze, — oświadczając, iż nikt ze strony kolei towaru im nie wydał, — lecz oni sami sobie samowolnie tenże zabrali i wóz na kłódki zamknęli. — Tachler odetchnął wobec takiego oświadczenia, — aże trzeba było koniecznie wyszukać winowajcę między funkcyonaryuszami kolejowymi. — Wzięto się więc do magazyniera S t a w a r z a, — bo to on jako *abgabsmagaziner*, powinien był nawet w domu przed godzinami urzędowemi wiedzieć o tem nadużyciu i zapobiedz wszystkiemu. Wmówiono w niego całą „zbrodnię" jak w żyda chorobę i załatwiono całą sprawę po stacbańsku, — sypnąwszy dziesięć koron kary S t a w a r z o w i imputując mu porozumienie z żydami.

A co? czy pan Tachler nie zarwał tu na kawał chleba biednego Stawarza wraz z rodziną choć na miesiąc? — a rzucenie podejrzenia o kradzież kłodek i pięciu reńskich Tachlerowi, czy nie przylepło może do Stawarza? Wszak to nic nie szkodzi jeżeli urzędnik p. Tachler wyszedł czysty?

Geniusz zaś p. W o ł o s i e c k i e g o wpadł na pomysł szukania kluczów od kłodek w kieszeni biednego skompromitowanego Stawiarza, podczas gdy prędzej byłby p. Wołosiecki ich znalazł pomacawszy po kieszeniach p. Tachlera.

Charakterystycznym jest, iż żaden z tych panów, ani pan kontrolor, ani p. Wołosiecki, ani p. Tachler, nie przypomnieli sobie, że czyn popełniony przez kupców przyznających się do winy równa się zbrodni kradzieży kłodek, 5 zlr. i towaru, będącego przed wykupnem listu przewozowego własnością kolejową. Niże sprawę tę należało oddać do dochodzenia c. k. Sądu. (Ciąg dalszy nastąpi)

Nowy Sącz. Pozwalam sobie prosić o zamieszczenie następującego obrazka z doli strażniczej.

Na przystanku kolejowym Piwniczna-miasto pełni służbę strażnik-kasyer niejaki L u d e r a Wojciech. A oto poniżej jedna kartka wycięta z jego ciernistego służbowego życia kolejowego.

W kwietniu 1902 r. na własne żądanie Ludera przeniesionym został z B e s k a na przystanek kolejowy Bobowa-miasto. Jako przeniesiony na własną prośbę, miał Ludera nadzieję przy dobrem sprawowaniu się utrzymać się na tem stanowisku dłuższe lata.

Niestety sprawowanie się Ludery aczkolwiek zadawalniało jak najzupełniej jego bezpośrednich przełożonych, nie podobało się jednak właścicielowi Bobowy p. D ł u g o s z e w s k i e m u, kuzynowi czy też przyjacielowi p. H o r o s z k i e w i c z a. Ten stosunek szlachcica bobowskiego ze stacbanskim dyrektorem zawisł jak miecz D a m o k l e s a nad głową biednego strażnika, który wił i kurczył się pod jego grozą, nie wiedząc jak już nadskakiwać panu Długoszewskiemu. Ludera nie miał łask u pana Bolesława Długoszewskiego, a to ze względu na jego fagasa niejakiego S p i l i Andrzeja, wartownika ogrodu, wybierającego sobie za miejsce codziennych przechadzek sąsiadujący z ogrodem dworskim tor kolejowy. Ludera przez czas dłuższy patrzał przez palce na te przechadzki dworskiego sługa, gdy atoli w lipcu r. 1904 pociąg Nr. 615 omało nie przyspieszył wniebowzięcia Spili z tego padołu płaczu, przyczem obecny był komisarz ze starostwa grybowskiego p. K r a u s. Luderze nie pozostawało nic innego jak o tym nadużywaniu toru kolejowego do prywatnych spacerów, zrobić doniesienie do starostwa w Grybowie, które też Spilę odpowiednio ukarało. W zamian i p. Długoszewski odgroził się strażnikowi, że za jego stróża Ludera za 14 dni nie będzie w Bobowy.

„Za 14 dni djabli pana stąd wezmą!" — groził szlachetka funkcyonaryuszowi kolejowemu. I w samej rzeczy pokazało się, że tacy Długoszewscy mają znaczenie i wpływy w sprawach personalnych i służbowych w dyrekcyach kolejowych, bo za miesiąc Ludery w Bobowy już nie było, albowiem w sierpniu został tenże przeniesiony pod skaliste przystanek kolejowy w Piwniczny, gdzie ani kozy nie ma czom uchować. Ludera był lubianym od publiczności a banmistrz p. B r e t t s c h n e i d e r i inspektor A m b r o z i e w i c z nie mogli się nadziwić pobudkom tego przeniesienia. Nic nie pomogło, uraza szlachcica miała większe znaczenie, aniżeli los biednego, uczciwego, służbistego strażnika. Nie pomogły żadne prośby i wstawianie się całej okolicznej inteligencyi a z tym biednym człowiekiem, fagas szlagoński musiał być pomszczony przeniesieniem Ludery, połączonym ze stratą kilkuset koron. Obrazek powyższy ilustruje najlepiej upokorzającą zawisłość naszych władz kolejowych od lada szlachciury i uczynność dla osobistych zachcianek takiego szlagona, z krzywdą funkcyonaryuszów kolejowych.

Spytkowice. Że my też dawno nie wiedzieli już, co to za cudowne lekarstwo ten wasz *Kolejarz*. Wizer S a w c z a k po ostatniej korespondencyi ze Spytkowic, wierci się i rzuca jakby mu kto porządnie papryką wytarł podogonie. Jednem słowem cały Sawczak zamienił się w szał i wściekłość, a podejrzywając o wzmiankowaną korespondencyę robotnika F o l g ę, odgroził mu się rewizyą domowa za kradzionemi rzekomo rzeczami kolejowemi, przyczem był na tyle nieostrożnym, że żałował że Foldze czegoś nie podrzucił.

Niesłychana rzecz jakich nadużyć dopuszcza się ów zbir, aby dogodzić swej zemście nad człowiekiem winnym Bogu ducha. Bo o to Sawczak wzywa żandarma i bez zezwolenia sędziowskiego dokonuje rewizyi w domu Folgi pod jego nieobecność.

Podczas gdy Folga był w robocie na kolei, Sawczak z żandarmem splądrował cały dom, łamiąc ławki i rozbijając garnki i nastraszywszy tak biedną jego żonę, że kobiecina na miejscu rozchorowała się ze strachu. A tu dwa zbiry krzyczą nad nią: „Pokaż pani gdzie mąż ma kradzione rzeczy". Nie mogąc nic znaleść, zabrali z domu Folgi trochę farby kupionej na pomalowanie sprzętów domowych, hybel wypożyczony od stolarza K o r n a s i e w i c z a, potłuczonego trochę szkła i lopatę wydaną jako inwentarz na nazwisko Folgi. Z tą zdobyczą popędził Sawczak szalejąc z radości, że za kradzież postara się o napędzenie Folgi z kolei.

Tymczasem jeżeli c. k. dyrekcya zabierze się porządnie do Sawczaka, to mamy nadzieję, że on a nie uczciwy robotnik zostanie napędzony, oprócz bowiem nadużyć jego w poprzedzającem piśmie wyszczególnionych, mamy jeszcze następujące jego łajdactwa do zanotowania; A są to łajdactwa zdolne do sprowadzenia katastrofy zupełnie podobnej jak pod Bukaczowcami.

Dnia 25 kwietnia na przestrzeni między Spytkowicami a Ryczowem założył Sawczak na całą noc zamiast szyny kawał drzewa. Można sobie wyobrazić możliwość strasznej katastrofy na spadku wynoszącym 9 pro mille, w ostrym łuku, przy 12 pociągach regularnych i tyluż nadzwyczajnych przez noc. Gdy jeden z robotników zwracał Sawczakowi uwagę na grożące niebezpieczeństwo, to lekkomyślny ten człowiek odpowiedział, że nie będzie pociągu zatrzymywał, bo otrzymałby karę, a jeżeli pociąg będzie leciał pod szkarpę to wskoczy pod niego aby uniknąć odpowiedzialności. I takiemu człowiekowi powierza się bezpieczeństwo ruchu na przestrzeni? I do takiego człowieka ma się zaufanie?

Robienie rewizyj u robotników jest zwyczajem Sawczaka, a niedoświadczeni ci ludzie nawet nie skarżą go za to do sądu, lecz pozwalają mu na takie łajdackie brutalne niezgodne z ustawą nadużycia. Robotnikowi M o s t o w i k o w i zrobił Sawczak taką rewizyę a znalazłszy u niego kawałeczek pruchniejącej deszczułki podkładkowej przez kilka miesięcy włóczył go po sądach. Taki Sawczak zasługuje przeto na to, aby raz już koniec z nim zrobić.

KRONIKA.

Dobry koleśka G l a s Alojzy jest palaczem maszynowym w Podgórzu. Zachowanie się tego człowieka zmierza wprost do tego, aby utrudniać jeszcze bardziej przykre położenie wszystkich palaczów, przez wskazywanie na niego jako *musterkenem*. Aby werkmistrze, maszyniści i inni przełożeni wymawiali innym palaczom, że jeżeli Glas

to lub owo dobrze i bez szemrania zrobić może, przeto i od innych palaczów można wymagać takiej samej pracy z takimi samymi skutkami. Glas przyszedłszy do Podgórza z Żywca zaraz na wstępie przechwalał się, że on wszystkim pokaże jak się służbę ma robić i w samej rzeczy człowiek ten dla dogodzenia swej lizuńskiej ambicyi wysila się na różne pomysły udanej gorliwości służbowej, a przełożeni chcą, aby i drudzy palacze zapracowywali się po nad siły i po nad swoje obowiązki, nawet w wolnym od służby czasie.

Naturalna rzecz, że wszystkim palaczom zależało na tem aby zdemaskować obłudnika, przez którego wszyscy cierpieli, a którego stawiono im za przykład. Otóż pokazało się, że Glas przebywał dłuższy czas na lokomotywie nie w celu pielęgnowania i czyszczenia tejże, ale że na odsobnionej lokomotywie miewał schadzki miłosne jak n. p. w Chabówce dnia 17 lipca, gdzie został wyłapany przez maszynistę Wierzchowskiego i przesuwacza Sikorę. Taki sam romansik miał tenż że dnia 14 sierpnia w Podgórzu, wskutek którego opóźnił się z przybyciem do pociągu o całe $^1/_4$ godziny. Palacze Sulikowski i Zacharko byli świadkami tej jego gorliwości służbowej. Także i Maków jest świadkiem wielkiej służbistości *musterheizera* Glasa, którego zdemaskowanie było rzeczą konieczną w obec szkodliwości jego postępowania stawianego za wzór całemu personalowi ogrzewalni.

Teraz Glas może sobie już nadal pozostać *musterheizerem*, gdy cały świat wie, w jaki sposób osładza sobie tenże cały ciężar swej gorliwości służbowej.

Kolejarz kamienicznik. Rzadki traf, aby kolejarz dorobił się fortunki umożliwiającej mu posiadanie własnej kamieniczki.

Jeżeli jednak dorobi się własnego domu, to kolejarz taki powinien wiedzieć co to bieda kolejarska, co to lichwa mieszkaniowa i wszystkie jej wstrętne atrybuty.

Konduktor Fiema Piotr jest także kamienicznikiem na Grzegórzkach obok Krakowa, ale mimo to, że tenże jest kolejarzem, nie różni on się niczem od swoich kolegów zdziercowi lichwiarzy kamieniczników. Jest to taka sama zachłanna nielitościwa pijawka nie krępująca się niczem nawet w obec najbliższych swych kolegów konduktorów — ba w obec nieszczęśliwych nawet prowizorycznych konduktorów, jak i wszyscy zwykli kamienicznicy.

Człowiek ten o zakamieniałem sercu wyrzucił z mieszkania prowizorycznego konduktora Soldana na ulicę wraz z żoną i dziećmi dnia 3-go września br. aczkolwiek Soldanowi przysługiwało prawo mieszkania aż do 6-go września, gdyż 6-go Soldan wprowadził się do Fiemy, Soldan zapłacił za 30 dni a nie za 27 i w wypadku tym nie litera prawa, nie litera wypowiedzenia sądowego, ale kodeks litości i prawości serca, kodeks koleżeński powinien był obowiązywać zatwardziałego kamienicznika, który nawet nie chciał czekać aż przyjedzie fura zamówiona przez Soldanową i mimo jej błagań kazał rzeczy tejże wyrzucić oknem zwołanym przez się *andrusom*, którzy urągając i drwiąc z biednych ludzi, wykonali tę czynność z przyjemnością prawdziwych posiepaków. Z okien wszystkich mieszkań złorzeczono nieludzkiemu kamienicznikowi, który podparłszy się dumnie przypatrywał się dziełu swej przemocy.

Fiema sam namawia usilnie kolejarzy, aby u niego mieszkali, a później po jednym lub dwóch miesiącach wypowiada im mieszkania, narażając ich na straty z powodu kosztów przesiedlenia.

Z ruchu organizacyjnego. Dnia 9 bm. odbyło się w Krakowie w Czytelni kolejowej zgromadzenie miejscowych kolejarzy. Przemawiali pp. Biernakiewicz i Tabaczyński w kwestyi konferencyi krajowej mającej się odbyć w dniach 15 i 16 bm. Zgromadzenie liczyło ponad 50 uczestników w tem kilku z kolei północnej i centralszczyków.

Otwarte wezwanie

do pana Andrzeja Moraczewskiego

posła do Rady Państwa.

Na zgromadzeniu publicznem w ujeżdżalni przy ulicy Rajskiej w Krakowie dnia 8. września b. r. wystąpiłeś Pan przeciw krajowej Organizacyi kolejarzy z głosownymi zarzutami: jakoby organizacya ta stała nażołdzie dyrekcyi kolejowych i jakoby ta organizacya krajowa protegowaną była przez dyrekcye kolejowe.

Imieniem przeto krajowej organizacyi kolejarzy »Samopomoc« wzywam Pana publicznie do oświadczenia się, żali wywystępując z powyższymi zarzutami miałeś na myśli jedyną w kraju organizacye kolejarsko-zawodową »Samopomoc« i czy w przeciągu 30 dni od dzisiejszej daty jesteś pan w możności dostarczenia konkretnych dowoków na te swoje zarzuty?

Jeżeli w czasie tym nie dostarczy pan konkretnych faktów na poparcie swoich zarzutów i nie udowodni pan sprzedajności naszej organizacyi z dopuszczeniem Go nawet do wglądnięcia do ksiąg i aktów naszych, to po upływie tego czasu zmuszeni będziemy ogłosić Pana publicznie jako zwyklego infamisa, oszczercę i okrawacza cudzej czci niegodnego do piastowania najwyższej godności obywatelskiej, jaką jest poselski mandat do Rady Państwa.

Bachowski Wiktor
Sekretarz krajowej organizacyi kolejarzy

Wydawca i odpowiedzialny redaktor: W. [illegible]

Drukiem S. L. Deutschera w Podgórzu